

Título:

«PELA DIREITA É QUE PASSA A SER O CAMINHO!»

Entrada:

Em 1928, quando pelo resto da Europa se regulamentava o trânsito automóvel, Portugal aprovou também o seu primeiro Código de Estrada. Porém, o estado lastimoso das vias e o défice educativo dos cidadãos comprometeram, por muitos anos, os efeitos positivos dessa medida. Uma década depois, Portugal era ainda um país com uma alta sinistralidade.

O desenvolvimento do trânsito rodoviário nas primeiras décadas do séc. XX, pelas imensas possibilidades que abria ao comércio e transporte de pessoas, à indústria e ao turismo, ocorreu a um ritmo acelerado, criando problemas novos na circulação de veículos e peões e exigindo medidas legais e práticas que o disciplinassem. No início do século, as preocupações disciplinadoras eram ainda filtradas pelos olhos extasiados ante os prodígios realizados pelo automóvel – mobilidade, velocidade, posse individual...

Estas *facilidades*, tornavam-no, no entanto, perigoso. Ele estava destinado a entrar pela porta ou pelo quintal do cidadão, a imiscuir-se pelos cantos mais recônditos da cidade e a viver de forma promíscua com o desamparado peão a quem foi disputando esses espaços – quase sempre de forma impositiva. O primeiro regulamento de 1903 procurava, justamente, prevenir alguns dos novos problemas criados: “Os regulamentos vigentes de polícia e de circulação na via pública não prevêem, como é natural, o emprego de automóveis, o qual deve ser cuidadosamente subordinado a preceitos rigorosos». As velocidades não eram ainda excessivas: as lanternas não precisavam de iluminar a mais de 20 metros de distância neste primeiro regulamento de 1903!

Nesse mesmo ano nascia o Real Automóvel Club de Portugal que, daí em diante desempenharia um papel fundamental, em particular no período anterior à governamentalização dos problemas do trânsito rodoviário que, em Portugal, só ocorreu nos finais da década de 20, em plena Ditadura Militar. No primeiro quartel do século, os problemas do automóvel não tiveram um tratamento condigno e foram quase sempre relegados para segundo plano – os “chauffeurs” eram “sportmen” e os automóveis objectos de luxo. No entanto, este tratamento não condizia com a realidade. Em 1926, o parque automóvel nacional registava 19 460 veículos e, só em Lisboa (principalmente Baixa, Liberdade e Avenidas Novas) circulavam cerca de 5000 taxis. Os problemas de circulação (regramento, sinalética, propriedade dos veículos, sinistralidade, policiamento, tratamento jurídico e judicial das ocorrências) eram todos aqueles que decorriam de um problema global novo, mais os que advinham do caos administrativo existente e da incapacidade para dotar o país de uma rede viária moderna.

Depois da I Guerra, Os problemas avolumaram-se, sem solução. Os desastres e atropelamentos, as fugas dos condutores à justiça eram assim uma espécie de metáfora da desordem geral reinante. Por 1922, legislação apropriada (Decreto nº 5646) transferia a responsabilidade civil dos condutores responsáveis por acidentes para Companhias de Seguros, como *La Préservatrice* e livrava-os da ira popular e da prisão preventiva, possuindo para o efeito um *bilhete de identidade* para apresentar à polícia.

Medonha sinistralidade

Era verdadeiramente extraordinário o número de acidentes ocorridos nas estradas e nas cidades portuguesas nos finais da década de 20 do século passado. Num parque automóvel que rondava os 20 000 veículos, os acidentes, em especial de ligeiros, tornavam o automóvel menos atraente, embora cada vez mais indispensável.

Um progresso mesclado de sofrimentos e prejuízos materiais consideráveis. No primeiro trimestre de 1927, só para Lisboa contaram-se 146 sinistrados, sendo 113 resultantes de acidentes com automóveis. Nesse espaço de tempo morreram 25 pessoas. Três anos mais tarde, já depois da entrada em vigor do primeiro código de estrada (em 1928), o relatório do Conselho Superior de Viação dava números ainda mais aterradores para todo o país: 235 mortos e 3081 feridos. Se a percentagem de sinistrados em relação ao número de automóveis pudesse aplicar-se de forma simples à realidade dos nossos dias, então teríamos hoje uma sinistralidade ainda

mais terrível do que a que já existe. Em 1937, no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, os dados apresentados para o ano anterior continuavam a ser chocantes: 6661 desastres, 5023 vítimas e 354 mortos.

Quando, pelo final da década de 20 os acidentes começaram a tomar proporções gigantescas, levantaram-se vozes a exigir um regulamento para o trânsito. Recomendava-se que se impusesse a circulação dos veículos por um dos lados da via, obrigando-os a manobras ordenadas de paragem, de mudança de direcção e estacionamento, que parassem obrigatoriamente atrás dos eléctricos estacionados para entrada ou saída de passageiros.

O novo Código de Estrada: «morria o canhotismo»

O *Diário de Lisboa* (um dos jornais que mais tratou o problema do trânsito nesta época), considerava na sua edição de 14 de Maio de 1927: “No Rossio estabeleceu-se há dias a primeira escola de trânsito. O alfacinha refilou, riu, chalaceou mas obedeceu; os “chauffeurs” pararam, amuaram, esperaram, mas obedeceram. Assim é que se faz em toda a parte, assim é que se tem de fazer aqui também”. Ferreira do Amaral, o comandante da polícia de Lisboa que uma caricatura da época colocou no comando da “Quadrilha do Rossio”, acabara com a contradança. Dia 10 de Maio, ele e mais sessenta guardas guardavam as passagens do peão ao som do apito. Quando passavam os carros eléctricos e os taxis, não passavam os peões. Paravam os carros e avançava o público. Nada mais exacto...nada mais difícil. No dia seguinte, o Rossio foi povoado por polícias a cavalo e a Câmara Municipal traçou rectas a cor no asfalto, para marcar as zonas de passagem dos peões. Público e agentes tentavam perceber e cumprir as novas regras, mas o *Diário de Lisboa* desse dia explicava, com algum exagero, que “muitas pessoas, para irem ao seu destino, do outro lado, com receio de complicações, foram dar a volta pelo Terreiro do Paço, Alfândega, Caminho de Ferro, Santa Clara, Graça e Rua Nova da Palma”. Lisboa passou a constituir-se como um modelo de ordenamento do trânsito, até com referências nos futuros textos legais. No entanto, as resistências ao novo regulamento, posto em vigor pela Câmara Municipal de Lisboa, levariam a paralisações dos taxistas, como a que ocorreu na Praça do Município em 9 de Janeiro de 1928.

O primeiro código de estrada foi publicado pelo decreto nº 14 988 de 30 de Janeiro de 1928 que criava também um Conselho Superior de Viação e dividia o país em 5 circunscrições para efeito de registo e inspecção de viaturas. Alguns meses depois, foram introduzidas pequenas alterações referentes à responsabilidade civil e criminal pelo decreto nº 15 536 de 31 de Maio de 1928. A adequação às circunstâncias do país levaria ainda a uma última alteração do código pelo decreto nº 18 406 de 31 de Maio de 1930. Pela primeira vez no país, fixava-se um sistema de regras exaustivo sobre as condições técnicas exigidas às viaturas, sobre as formas apropriadas e seguras da circulação, sobre os limites de velocidade, sobre a sinalização dos perigos e obstáculos, sobre as formas de registo das viaturas e condições de atribuição de cartas de condução e sobre os órgãos e acções de fiscalização, reparação civil e criminal dos danos causados por acidentes.

A partir da aprovação da primeira versão do Código de Estrada, os portugueses passaram a ter a indicação de perigo através de um conjunto de placas triangulares, ainda reduzido a apenas seis, colocadas à direita das estradas. Esta era a principal e mais contestada medida: a alteração do sentido da marcha do trânsito da esquerda para a direita da via. Alterava-se uma regra que tinha sido introduzida pelos ingleses durante a Guerra Peninsular. A medida entrou em vigor em 1 de Junho de 1928. Morria o canhotismo! – “Deve estar satisfeito o sr. Carvalho da Silva...[o protótipo do monárquico de direita]”. No contexto da época, com a afirmação cada vez mais evidente da direita política da Ditadura, a alteração de trânsito prestou-se a todas as metáforas e jogos de palavras. As razões eram imperativas: Portugal tinha aderido à Convenção de Genebra de Novembro de 1927 neste domínio e esta recomendara a uniformização do sentido da marcha. O país não poderia continuar a ser a única exceção. A medida foi propagandeada pelo ACP e pelos grandes órgãos de comunicação nacionais, entre eles o *Diário de Notícias*, numa ação conjunta com a *Vacuum Oil Company*.

Nos dias seguintes, a imprensa documentava uma situação calma. O mundo não tinha acabado a 2 de Junho, como anunciavam os catastrofistas: “Agora é que isto se endireitou – considerava o *Diário de Lisboa* de 1 de Junho – Desde as 5 da manhã que tudo gira pela direita, sem transtorno de maior”. Em Agosto deste mesmo ano era regulamentada a circulação internacional de automóveis, com definição do tipo de placas identificativas do respectivo país.

CAIXA

Conselhos aos “chauffeurs” para utilidade sua e dos pobres peões...

(Transcritos de Filipe Girardet pelo *Diário de Lisboa*, 17/11/1928)

. A paragem brusca, sobre um obstáculo, de um carro embalado a 75 Km/h, produz exactamente os mesmos efeitos que resultariam da sua queda de um 6º andar.

- . Regra para ultrapassagem: colocar-se a cerca de 20 metros do veículo a ultrapassar, prevenindo-o com o Klaxon. Inclinar levemente para o centro, a fim de ver bem o caminho à esquerda.
- . Ao passar por um ciclista, deve deixar-lhe sempre o espaço suficiente para cair.
- . Ao atravessar as povoações, devemos andar devagar e com a máxima cautela. Há que atender aos peões distraídos, aos cães estúpidos e às crianças estouvadas.
- . Um bom condutor não esmaga nada, nem sequer uma galinha.
- . Os peões devem lembrar-se de que as ruas se tornaram perigosas.

AUTOR
Luís Farinha